

デザインの復権

The Reinstatement of Design

第1回「日本の都市構造」

Chapter 1: The Structure of Japan's Cities

1.1 序

10年程前にイタリアの建築家アルド・ロッシが来日したとき、あるシンポジウムで「日本の都市についてどう思うか」と聞かれ、彼は「これは都市ではない」と答えたといわれている。その言葉は、多少ヨーロッパの文脈に寄りすぎた発言であるとは思いますが、現在の日本の都市の状況を立ち止まって考えるためには十分な力を持っている。

日本は、茶室や工芸といった洗練された伝統的なデザインだけでなく、現代建築やインダストリアルデザインも海外から高く評価されていて、単体のデザインのレベルが高いわりには、日本の街並みは全体として美学的にあまり誇るべき質の高さを持っていないことは認めざるを得ないであろう。スペインから来た私の友人は、「これは日本の建築家の責任だ」と言った。確かに欧米では、日本よりもはるかに建築家やデザイナーが組織的に、都市デザインの向上に深く関与しているために、「お前たちは何をやっているのだ」という意見が出るのも当然かも知れない。

一方、日本の街について「これほどエキサイティングな都市は見たことがない」と言う意見もよく耳にする。安全でクリーンですべてが生き生きとしていて、意外な場所に意外なものがあったり、現代と歴史が混在している街。欧米の常識では考えられない日本の都市の過度にコモーションライズされた状況が新鮮に映ることもあるだろう。もはや建築家や都市デザイナーの出る幕などないという意見もある。日本の建築評論家の中には、こうした奇異な状況の中にこそ日本の現代建築の“アヴァンギャルディズム”が存在するとして、海外にそれを紹介して歩いている人も少なくない。しかしそれが単なる観光案内的エキゾティズムを売る傍観者以上の結果がもたらされるかどうかは、その中から21世紀の新しいエッセンスやコンセプトが得られて、現実の都市デザインに貢献できるかどうかにかかっているだろう。

ファサードと塀

1.2 序

素戔嗚（すさのお）が天照大神に対して行なった狼藉の中に“重播（しきまき）”というものがある。多種多様な穀物の種子を混ぜてばら撒くことで、土地を駄目にしてしまうという意味で、当時はタブーとされていた行為だ。日本の大都市の街並みを高いビルの上から眺めていると、ふとそんな言葉が浮かんで来てしまう。

しかし、さらによく観察してみると、この重播状態にも見える雑然としたカオスの中に、そのようになった経緯と原因の幾つかは浮かび上がってくる。まず、日本の現代の街並みの中には、“ファサード”という概念がほとんど見当たらないということだ。もちろん、目抜き通りからの見え方や、店舗をより目立つようにすると言った意味では、何も考えていないわけではないが、街並みに連続性を与える上で不可欠な、街路と

一体となった要素がほとんど存在していない。これにはいくつかの原因が考えられる。

日本は元来街路の連続性を作り出す手段として、建物の外壁としてのファサードではなく、「塀」を用いてきた。京都の町屋などの一部の例外を除けば、建築物の外壁がそのまま街路に露出するといった歴史的な経験を日本の建築は、持ったことがない。それは、寝殿造りから、武家屋敷、現代の住宅地に至るまで連続と受け継がれて来た“伝統”と言ってもいい。塀の方がある意味で公共的な役割を担って来たとも言えるのであって、それぞれの場所に応じて築地塀、石塀、竹垣、土塀、信長塀などとその表情もさまざまで豊かなものが多い。街路からはまず塀が見えて、その次に植え込みが見えて、その向こうに屋根の軒が見えるといった景観の構造を持っている点が、道からいきなりファサードが直立している西欧の街並みとは決定的に異なっている。日本建築の外壁は、室内から、浴衣一枚で庭先に出ることのできるプライベートゾーン同士を仕切るスクリーンでしかないわけだ。街が高密度化してもなお、塀の伝統は守られつつ、一方では建物だけが巨大なマンションになったりするとところに、一つの景観上の混乱がもたらされていると考えることができる。どのように街並みに対する表情を作ったら良いのかわからないところへもってきて、近代化の波が押し寄せてきたためだ。

日本に欠けているもの

1.1 序

西欧の古典的な街区では、これとは全く反転した関係にあって、建物は敷地いっぱい建てられることを前提とした状況から始まっているので、街路や広場は、建築物のグラウンドから削り取られた産物として現れる。街路空間にとって道路と両側の建物のファサードは一体的なものであって、切り離すことはできないものなのだ。ところが、日本の場合には、街道がつくられてから街が発生するといった具合に、常に道路が先行して整備されてきた。道路を管轄する土木官僚制度と、その両側に展開する民間の建築とは、官民境界によって完全に分けられており、相互が協力して一つの街並みを形成しようとしても無理な状況となっているのだ。

日本で言う都市基盤整備とは、主として道路網の整備や下水道の整備といった土木構造物だけを指すものであって、その中に景観上重要な両側の建築物は入れられていないのだ。このような観点から見ても、街路空間のアメニティーをつくり出すことができるような遺伝子は、もともと戦後日本の制度の中には組み込まれていなかったとも言える。

街を眺めていると上へ上へ重播の雑穀のように栄養分のあるところには、伸びようとする建築文化と、道路や鉄道、電線、河川といった横引きの土木文化とがいかに無関係に存在しているのかがわかる。少なくとも

もそれらの関係が掛け算の関係になるような制度に変われば、日本の街も少しはその魅力を取り戻すことができるのではないか。私は、日本の街並みが西洋の街並みのようになれば良いとはまったく思っていないが、敷地に対して建物が小さい場合には成立していた塀の文化が、その10倍の密度になったときにはもはや景観上のバランスは崩れるといった歴史的なレビューは行なうべきであると思う。素晴らしい環境や、歴史的に価値のあるような、残すべき物はどんどん壊されていく一方、新しい発想にしなければならないところは因襲に縛られていることが多く見られると言うことは、日本の都市デザインに、いかに文化的視点と、洗練されたデザイン感覚が欠落しているかの証左でもある。どのようにしたら、それらを乗り越えて日本独自の新しい街並みを形成できるかを考えていく必要があるように思う。

1.2 序

About ten years ago when Italian architect Aldo Rossi came to Japan he was asked what he thought about Japanese cities. It is said his answer was, " This isn't a city." Those words have power enough to make us stop and think about the state of cities in Japan today.

In addition to its traditional design, Japan's contemporary architecture and industrial design are all highly regarded overseas. However despite that high level we cannot help but recognize that our cities overall do not have an aesthetic quality of which we can boast. Architects and designers in Europe and America have organized to make significant contributions to urban design to a far greater extent than their counterparts do in Japan, so it may be only natural that their attitude is: "What on earth are you guys doing?"

1.3 序

According to the Nihonshoki (Chronicle of Japan, book of ancient Japanese history and mythology), there was something called Shikimaki that Susano employed in the havoc he wrought on Amaterasu-omikami (the sun goddess). It was the mixing of many different kinds of seeds (grain) so that the land would become useless. The myth has it that this was considered taboo behavior at the time. That's the word that pops into one's mind when looking down from tall buildings at the streets of major Japanese cities.

Upon closer examination, however, a number of circumstances and causes of the situation can be seen in that nebulous chaos. First is the fact that the concept of a "facade" is virtually nowhere to be seen in contemporary Japanese cities. There are almost none of the elements that integrate with the streets and which are indispensable to imparting that kind of continuity. Since ancient times, Japan has employed the hedge as opposed to building exteriors (facades) as a means to create continuity in its streets. With few exceptions, Japanese architecture does not have the historical experience of directly exposing building exteriors to the streets. Japanese scenic structure is such that the wall is the first thing seen from the street, followed by greenery, and beyond that the roof of the building. This is decidedly different from Europe, where the facades are placed directly along the streets. Even while Japanese cities became denser and people adhered all the more to the tradition of hedges, buildings themselves turned into massive apartments, thereby bringing a kind of disorder to the scenery. A wave of modernization has come down on

us and we have come to the point where we don't know what expression should be given to the city.

1.4 序

In Japan, the city develops after the roads are built, preparation of the streets has always come first. The civil engineering bureaucracy with jurisdiction over roads and the civilian architecture that develops on both sides of those roads are kept perfectly divided by a border between government and the people. Even if they tried to cooperate to form a single consistent streetscape, the situation seems impossible.

City infrastructure in Japan refers only civil engineering structures such as provisions of road networks and sewerage systems. The architecture on both sides of the street that is so important to the scenery is not included. Even when seen from this perspective, it's safe to say that the "genes" that would allow us to create amenities for streets were not originally incorporated into the Japanese postwar system.

1.5 序

Looking at the city, one can understand how unrelated the civil engineering culture that cuts across roads, railways, electric wires and rivers is from the other architectural culture that is trying to grow upwards like a seed in a place where there are many nutrients. If at the very least we could change to a system where that relationship could become more interrelated or interactive, then Japan's streets might just regain some of their previous charm. While I don't think Japan's streets should become like those in the West, I do think we must conduct an historical review that examines how a hedge culture that developed with small buildings ended with scenery collapse when density increased by a factor of ten. As wonderful environments and things of historical value worth preserving rapidly collapse, the fact we see many instances where convention ties our hands when we should be coming up with new ideas proves how the cultural perspective and refined design sensibilities have deteriorated in Japan's urban design. I believe it's necessary to think about what can do to overcome the situation and form a new cityscape unique to Japan.

